

cours de notre marche dans la voie du progrès, deux provinces n'ont jamais subi le contrecoup du tarif-marchandises sur leurs produits. J'ai nommé l'Ontario et Québec. A cause du voisinage des Grands lacs et du fleuve Saint-Laurent, ces provinces n'ont jamais souffert des problèmes du transport auxquels doivent faire face certaines autres régions lointaines du Canada. Ainsi la Colombie-Britannique a été aidée jusqu'à un certain point par le débouché que lui offre la route commerciale qui inclut le canal de Panama. La population de l'Ouest canadien toutefois et celle des provinces Maritimes s'intéressent très sérieusement à l'exploitation des lignes ferroviaires et, particulièrement, au coût de transport des marchandises. Je ferai observer aux honorables sénateurs que sans l'accord du col du Nid-de-Corbeau, qui constitue maintenant une mesure statutaire, les cultivateurs des trois provinces des Prairies seraient incapables de continuer à produire des céréales. Les taux établis en vertu de cet accord ne visent que l'expédition des céréales vers l'Est et vers l'Ouest.

**L'honorable M. Aseltine:** Aux fins d'exportation.

**L'honorable M. Haig:** Aux fins d'exportation des céréales expédiées vers l'est et l'ouest. Grâce à l'accord du col du Nid-de-Corbeau, le tarif-marchandises pèse moins lourdement sur les trois provinces des Prairies.

J'estime, honorables sénateurs, que presque tous les Canadiens se réjouiront de l'adoption de cette mesure ce soir.

**Des voix:** Bravo!

**L'honorable M. Haig:** Je me demande seulement, si les dispositions du projet de loi rendent justice à toutes les parties intéressées. Depuis un demi-siècle, comme l'a souligné cet après-midi le sénateur de Toronto-Trinity (l'honorable M. Roebuck), les relations ouvrières ont pris un essor considérable. Nous devons reconnaître que les ouvriers jouissent d'un appui extraordinaire. Nous sommes persuadés que ceux qui peinent ont droit à un juste salaire en retour d'une bonne journée de travail. Voilà un principe fondamental. L'homme qui accomplit consciencieusement sa tâche ne devrait pas avoir à subir de distinctions injustes parce qu'il déplaît au patron. Je n'ai pas à rappeler à mes collègues que les enfants de l'ouvrier qui rentre au foyer à cinq ou six heures du soir ne lui portent pas moins de respect ni ne l'estiment moins que ceux du père qui rentre chez lui en limousine. En outre, les enfants de l'ou-

vrier jouissent des mêmes droits dans notre pays que ceux du père qui se promène en limousine.

**L'honorable M. Euler:** Sans doute. Cela va de soi.

**L'honorable M. Haig:** Je ne veux pas me prononcer au Sénat ou ailleurs de manière à porter atteinte aux droits fondamentaux que les ouvriers ont acquis dans leurs relations avec les organismes qui les emploient, sauf dans des circonstances où les syndicats auraient usurpé le droit du Parlement de régler les questions qui intéressent tous nos gens.

Je ne m'oppose pas à l'article 2 du projet de loi, au sens duquel les compagnies ferroviaires doivent reprendre leurs opérations et les hommes retourner à leur poste. Quant à l'augmentation de 4c. prévue par l'article 3, elle ne m'inquiète guère. Ce qui m'inquiète c'est que nous nous dirigeons vers une nouvelle étape dans les relations entre patrons et employés.

Le sénateur de Toronto-Trinity (l'honorable M. Roebuck) a mentionné cet après-midi la mesure connue sous le nom de loi Lemieux. A mon sens, cette loi, plus que toute autre mesure, protégeait les droits de l'ouvrier, tandis que la mesure à l'étude est en contravention ouverte de cette loi. Le leader a affirmé que la mesure ne vise que le différend actuel. Qu'il me permette de lui rappeler qu'un procès devant les tribunaux, tout en ne constituant qu'une seule cause, est souvent invoqué plus tard à titre de précédent dans d'autres causes. Il n'est pas impossible que le Parlement ait plus tard à faire face à un problème semblable à celui dont nous sommes saisis. Comment agira-t-il alors? Personne ne saurait le prédire.

J'espérais que le Gouvernement eût cru bon d'adopter la ligne de conduite suivie aux États-Unis, où le Président est autorisé à saisir les chemins de fer et à nommer un administrateur. Le Gouvernement canadien aurait pu agir de même et les chemins de fer continuer leurs opérations. Le Gouvernement n'a pas cru bon d'adopter ce moyen, mais je n'ai pas l'intention de proposer un amendement en ce moment.

C'est vers juin 1949 qu'a commencé la difficulté présente. A l'automne de la même année, le Gouvernement a nommé des préposés à la conciliation qu'il a chargés d'étudier la question. Plus tard, il a institué une commission de conciliation chargée de la régler. Les sociétés ferroviaires ont accepté les conclusions de la commission, mais les ouvriers les ont rejetées. Les Canadiens auraient alors dû se rendre compte que la tempête menaçait et le Gouvernement aurait dû savoir mieux que nous tous ce qui allait se produire, parce qu'il